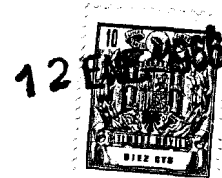


# memoria descriptiva



## 118789

M O D E L O    D E    U T I L I D A D

que se solicita en ESPAÑA por VEINTE AÑOS,

a favor de D.LUIS FRANCISCO ALVAREZ MIÑANO,

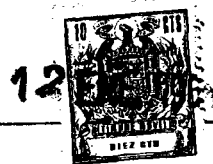
de nacionalidad española, residente en Barcelona,

Rambla de Canaletas, 138, por "MECANISMO DETER-

MINADOR DE SEPARACION MUTUA DE RUEDAS SOBRE

CARRILES".-

-----

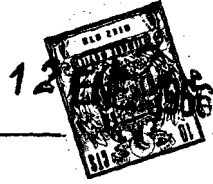


5 Se refiere la presente Memoria Descriptiva que se une a solicitud de registro como Modelo de Utilidad, a un mecanismo determinador de separación mutua de ruedas, sobre carriles, cuyas características de novedad le confieren la cualidad de aportar a los fines que se persiguen, ventajas más que suficientes, para aspirar en derecho al privilegio del registro que se solicita.

10 Efectivamente, como de su enunciado se desprende el mecanismo que se preconiza, permite utilizar elementos de arrastre sobre carriles, aún cuando la separación de éstos varie, a lo largo del recorrido, e incluso permite instalar carriles de diferentes anchos de vía en sitios o aplicaciones en los que actualmente es imposible aunque sí, conveniente.

15 Por ejemplo, en las explotaciones mineras, el ancho de vía dentro de la mina, es el mismo que fuera, en el trayecto de boca de mina a muelle de carga, y sin embargo es conveniente que la separación de vías en los recorridos de superficie fuera mayor, con objeto de poder utilizar velocidades más elevadas, con el correspondiente

20



máximo aprovechamiento del material y demás efectos económicos ventajosos para la explotación de la mina o cantera.

Esta misma consideración es extensible a otras explotaciones, en las que el transporte del material en un auténtico problema por el enorme volumen o tonelaje que éste alcanza, como por ejemplo, las fábricas de azúcar en las que, además, el almacenamiento excesivamente prolongado de la materia prima, tanto si es caña, como si es remolacha, determina una pérdida en la riqueza de azúcares.

Es sin duda su ventaja más destacada la aplicación a ferrocarriles para el transporte de mercancías e de viajeros, especialmente en España, cuyo ancho de vía es mayor que el resto de Europa.

Se acompañan unos dibujos en los que se muestra, una manera de llevar el invento a la práctica, haciéndose constar de manera expresa que los mismos carecen de carácter privativo en sus detalles toda vez que se citan solamente a título de ejemplo.

En la FIGURA PRIMERA se representa un despiece general de un solo mecanismo, si bien se comprende que harían fal-

118789

12 EN



4

ta tantos, como ruedas lleve instaladas el chasis de la  
unidad.

La rueda A va independiente del eje, como ya veremos,  
y su posición viene determinada por el accionamiento de  
5 unos bulones tal que C montados sobre una camisa B con ca-  
pacidad de deslizamiento longitudinal al cual son impelidos  
en un sentido, por el muelle antagónico D, que queda mon-  
tado interiormente y limitada su posición por la tapa E,  
a rosca.

10 Todo el mecanismo viene protegido por una envolvente  
constituida por una caja cilíndrica F.

La rueda citada A, como se ha dicho, independiente del  
eje K refiere su giro, apoyada en él, por medio de un ele-  
mente intermedio constituido por un cuerpo cilíndrico G,  
15 cuya cabeza va inamoviblemente unida a la rueda y cuyo  
cuerpo roscado interiormente queda fijo a los extremos  
igualmente roscados del eje, mediante una chaveta.

El repetido cuerpo cilíndrico G, como se muestra en la  
figura, presenta longitudinalmente unos pares de orificios  
20 distanciados entre sí y unidos por una regata del ancho



de su diámetro, cuyo fin es el de facilitar el desplazamiento del bulón de uno a otro orificio y evitar que la rueda pueda girar alrededor del cilindro, magnitudes determinadas por las distancias de los carriles a que se destinan.

Citamos dos orificios, pero igualmente podrían ser tres, si los anchos de vías diferentes no fueran dos y en los cuales orificios se insertan los citados bulones C a impulsos de su muelle D.

Sobre el mismo eje K e independiente de él, va montado un doble disco J portador de las levas I, y cuya posición queda comprendida entre el tope establecido por la arandela L, en la parte interior del eje, y contra la cual arandela es requerido el disco J por el muelle antagónico H y a tope contra el cilindro G venciendo el requerimiento de dicho muelle.

Las levas I presentan una cabeza, roscada, por las que se fijan a su disco portador J, y siendo su cuerpo alargado presentan dos zonas, una más alta, próxima a la cabeza, y un estrechamiento según plano inclinado, para el



resto de la leva.

Estas levas, tienen sección paralelográmica y su cuerpo atraviesa a los bulones C, a través de los pasos a este efecto determinados en dichos bulones.

5 Las FIGURAS TERCERA Y CUARTA representa las posiciones, extremas citadas, del disco J portador de levas I, y como se emplean los mismos signos convencionales para evitar repeticiones inútiles, la asociación de ideas de unas figuras a otras es sencilla, y así tenemos, de una a otra

10 figura, los carriles (1) sobre los que ruedan las ruedas K, montadas sobre los correspondientes cilindros G, a su vez roscados al extremo del eje K, e inmovilizados por los bulones C figura 4ª, puesto que, las levas I distendidas por el muelle antagónico H contra el disco portador J,

15 permiten el descenso de dichos bulones. La arandela L limita esta posición.

En la figura CUARTA las guías (3), ajenas al contenido de este escrito, han presionado contra la cara externa del doble disco J y venciendo el requerimiento del muelle H,

20 han determinado que las levas I, funcionan como tales, des-

118789

12



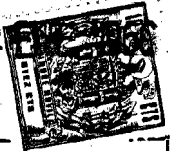
7

5  
plazando a los bulones C de su emplazamiento y liberada  
así la rueda de su vinculación transversal al eje, adop-  
tará la posición que le exige el ancho de vía y una vez  
alcanzada esta nueva posición, cesa predeterminadamente  
el efecto de la guía (3), y los muelles antagónicos hacen  
recuperar las posiciones iniciales, fijando de nuevo las  
ruedas sometidas al nuevo ancho de vía, según se ha anun-  
ciado.

10  
Suficientemente descrito el invento así como una manera  
de llevarlo a la práctica se hace constar de manera expre-  
sa que el mismo acepta modificaciones de detalle, siempre  
que éstos no afecten a su fundamento.

#### REIVINDICACIONES

15  
1.- Mecanismo Determinador de separación mutua de rue-  
das, sobre carriles, caracterizado esencialmente porque  
consta de una rueda cuyo cubo tiene el suficiente ancho  
para alejar un cilindro el cual se fija al eje de rodaje  
inmovilizándose por una chaveta y porque tiene unos jue-  
gos de orificios con capacidad para recibir unos bulones  
20 de anclaje estando todo este cilindro atravesado en sen-



tido axial por otro orificio roscado; y además, porque los citados orificios van determinados a distancia dependiente de los anchos de vías a los que se destina, fijándose por medio de los bulones constituidos por unas piezas cilíndricas que presenta un orificio pasante transversal de sección cuadrangular, y un vástago a cuyo alrededor va un muelle antagónico, estando bulón y muelle comprendidos en una camisa en la que goza el bulón de desplazamiento longitudinal y una tapa a rosca contra la camisa, da apoyo al citado muelle.

2.- Mecanismo determinador de separación mutua de ruedas sobre carriles, caracterizado porque los bulones según reivindicación anterior, son accionados, venciendo el requerimiento de los muelles por medio de unas levas constituidas por unos cuerpos alargados de sección cuadrangular en los que llevan determinadas, dos zonas de diferente altura, enlazadas por un plano inclinado y que presentan una cabeza a rosca, por la que se refieren a un disco porta levas, montado loco sobre el eje único, que presenta una arandela que limita el desplazamiento hacia dentro

118789



9

del citado disco porta levas, requerido así por un muelle antagónico y porque las levas pasan su cuerpo a través del orificio pasante transversal, de los bulones, según reivindicación anterior.

5            3.- MECANISMO DETERMINADOR DE SEPARACION MUTUA DE RUEDAS SOBRE CARRILES.

La presente Memoria descriptiva consta de nueve hojas escritas a máquina y por una sola cara.

Madrid, 12 enero 1966

10

EL AGENTE OFICIAL

EL DE LA HERMAN  
P. P.

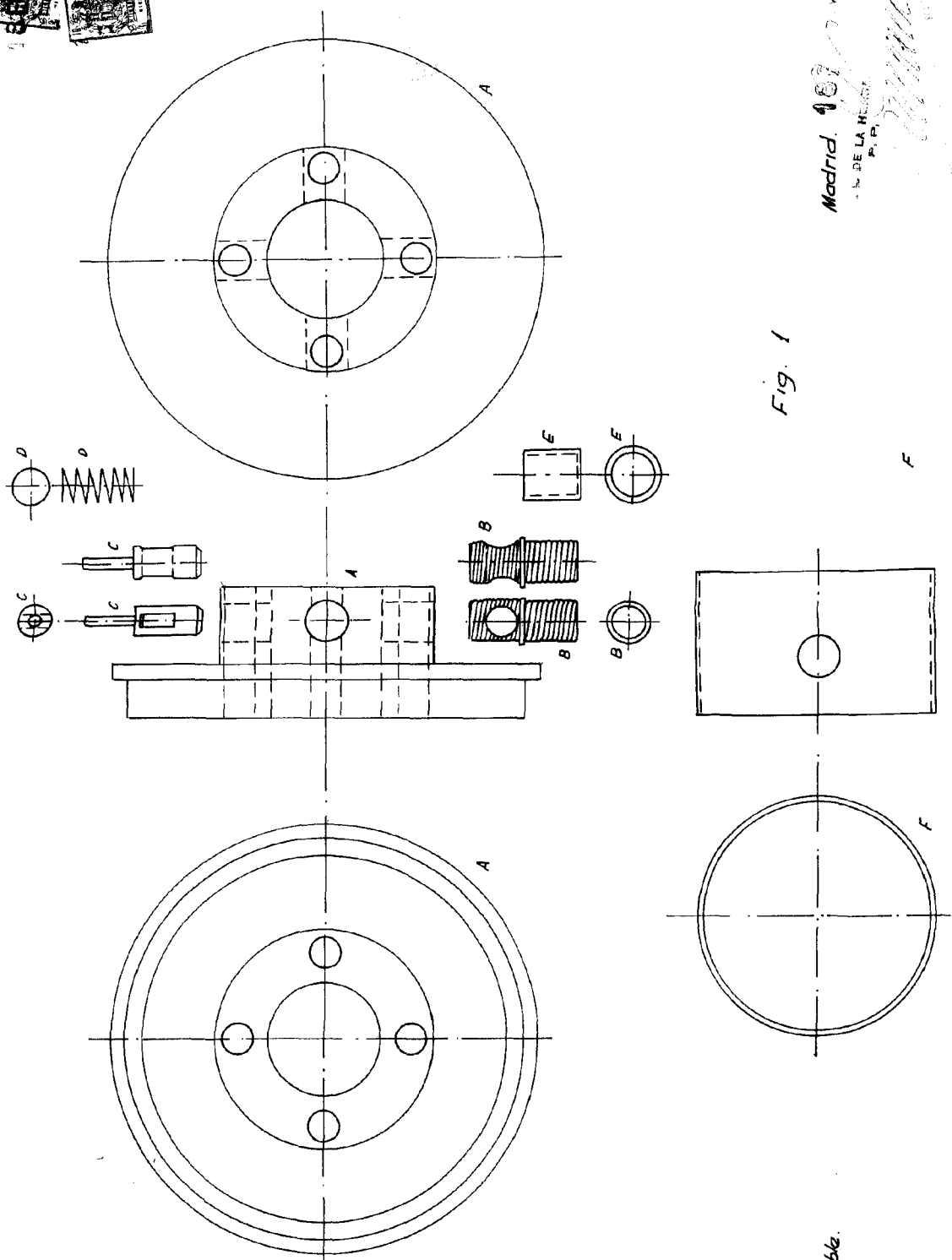
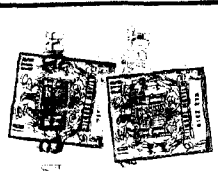


Fig. 1

Escala variable.

Madrid, 10/10/1917  
- DE LA HECHURA  
P. P.  
*[Signature]*

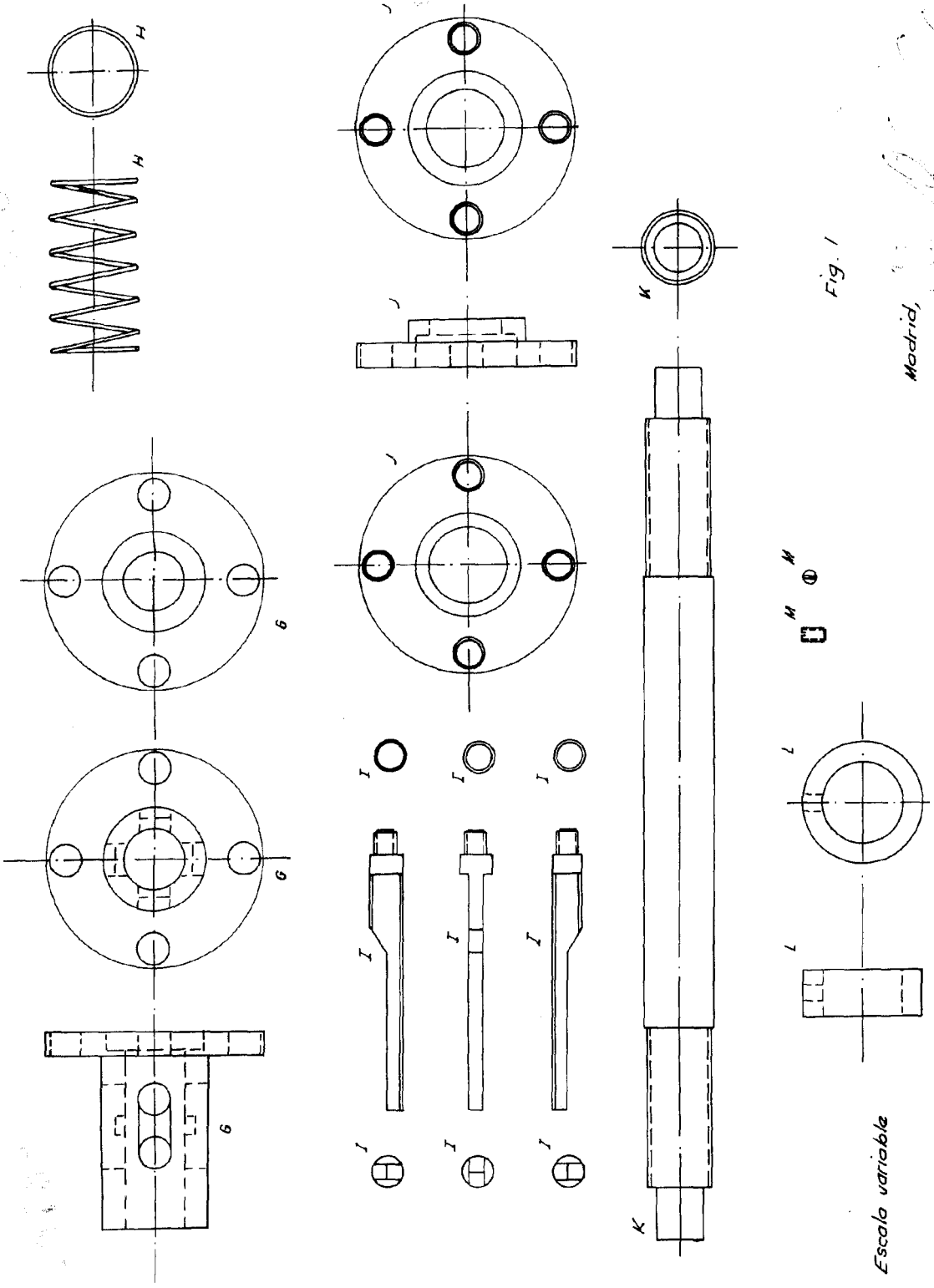


Fig. 1

Escala variable

Madrid, 1911  
J. LUIS FRANCISCO ALVAREZ MIÑANO

1871-9

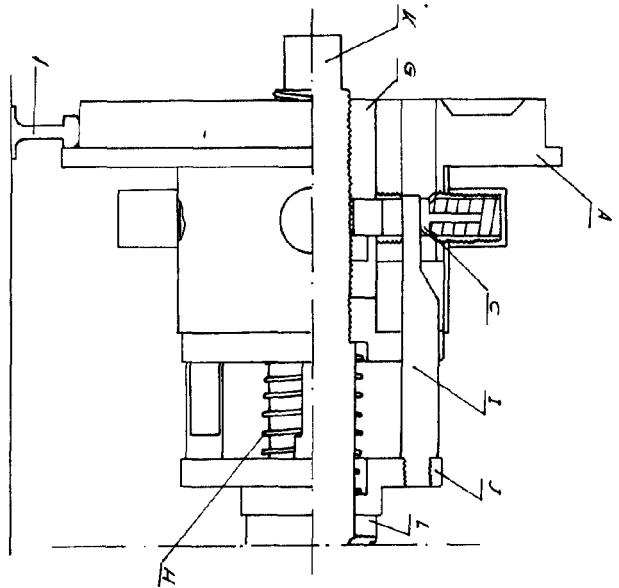


Fig. 3

*Escala variable.*

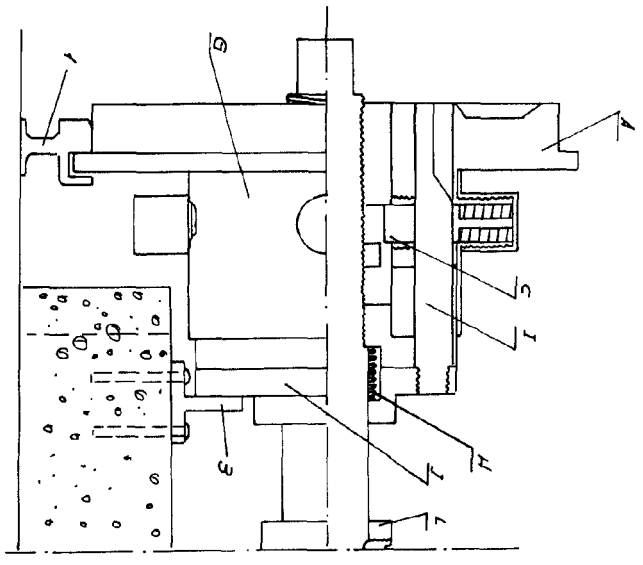


Fig. 4

*Madrid,*

*1871-9*  
*1871-9*  
*1871-9*

